Chronique Hiver 2010-2011

- ☑ Pare-brise
- ☑ Dépose de la roue arrière – GL1800
- ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces tâches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

PARE-BRISE

Suite à une question de Monsieur Bégin concernant les pare-brise, nous avons décidé de consacrer une chronique sur le dossier considérant les multiples disponibilités de produits.

Il existe plusieurs options afin de remplacer le pare-brise d'origine. Nous croyons cependant qu'il est IMPÉRATIF que votre choix se porte sur un modèle fait de polycarbonate. Le visionnement de la vidéo à l'adresse qui suit devrait vous en convaincre :

www.nationalcycle.com/newsvideo/index.html

Quelle est la différence entre le polycarbonate et l'acrylique ?

Il s'agit sans doute de l'une des questions les plus posées concernant l'achat d'un pare-brise. Nous croyons que ces faits parlent d'eux-mêmes :

L'acrylique est :
- 17 fois plus résistant aux impacts que le verre
- plus friable que le polycarbonate

Le polycarbonate est :
- 30 fois plus résistant aux impacts que le verre
- très flexible et facile à couper
- plus facile à rayer.

La très grande transparence du polycarbonate est exploitée lors de la fabrication de verres de correction visuelle, des CD et DVD, des lentilles de caméras thermiques (caméra infrarouge) ou encore de celles de phares automobiles. En forte épaisseur, il possède une légère teinte jaune. Son excellente résistance aux chocs en fait un matériau très approprié pour la fabrication de casques de moto, de boucliers de police et de pare-brise pour motos.

Voici donc quelques options de remplacement :

Pare-brise d'origine

Les pare-brise d'origine en polycarbonate sont d'une excellente qualité optique et sont plus minces et plus flexibles que la plupart de ceux offerts par la

concurrence. Ils sont cependant un peu plus coûteux que plusieurs pare-brise équivalents offerts sur le marché.

Vous possédez une 1800 ? Nous avons trouvé une information intéressante si vous aimez utiliser des produits d'origine. Honda fabrique un pare-brise plus court d'environ 4 pouces que celui d'origine. Il donne une allure plus sportive à la moto. Un autre modèle plus long de 2 pouces est aussi disponible. De plus, des déflecteurs latéraux peuvent être installés afin de diminuer la turbulence, particulièrement pour le passager.

Pare-brise de 1800 allongé de 2 pouces

Déflecteurs d'origine longs

Description	# Pièce	Prix
Pare-brise court 1800	08R80-MCA-100G	$225.00
Pare-brise long 1800	08R80-MCA-100	$225.00
Déflecteurs standards	08R80-MCA-100F	$175.00
Déflecteurs longs	08R80-MCA-100H	$175.00

F4 Customs Windshields

Leurs pare-brise fabriqués de polycarbonate sont d'une excellente qualité optique, hydrofuges et extrêmement résistants aux égratignures. En effet, grâce à leur procédé breveté, l'eau qui se trouve à la surface du pare-brise se mettra à perler rapidement et se dispersera dès que la moto roulera à plus de 20 km/h. Aussi, leur procédé rend la surface du pare-brise particulièrement résistante; même une laine d'acier frottée sur ce dernier ne provoque pas de rayures. Une vidéo sur leur en site en fait l'impressionnante démonstration. Pour les 1500, Ils sont disponibles en 3 hauteurs : standard, +2 pouces et +4 pouces. Pour les 1800, en plus des 3 hauteurs mentionnées précédemment, il existe une version dite "sport", soit 2 pouces plus courte que celle d'origine. Tous peuvent être commandés avec ou sans trappe de ventilation

Version "sport" pour le GL 1800

Modèle longueur +4 pouces GL1800

Ils sont totalement garantis pour une période de 2 ans.

Pour les 1500 : de 280$ à 360$
Pour les 1800 : de 320$ à 390$

www.f4customs.com/

Memphis shades Windshields

Fabriqués de Lucite® de 3/16", les pare-brise de polycarbonate sont d'une excellente qualité optique. Tant pour les 1500 que pour les 1800, ils sont disponibles en 2 hauteurs : standard et +2 pouces. La particularité chez Memphis shades réside dans la possibilité de les commander partiellement teintés dans le bas. Outre le clair, les couleurs disponibles sont : **gris, rubis, sarcelle, pourpre, jaune, bleu, orange brûlé**. Pour la teinte dite **« solaire »**, un gris moyen est appliqué sur toute la surface. Pour un 1800, si vous commandez un pare-brise avec trappe de ventilation, il vous faudra démonter celle sur votre pare-brise actuel et l'installer sur le nouveau sans quoi il vous en coûtera 55 $ pour une nouvelle; pour les 1500, la trappe de ventilation est incluse.

Pour les 1500 : de 143$ à 208$

Pour les 1800 : de 143$ à 158$
(trappe de ventilation : 55$ non incluse)

www.memphisshades.com/

Tulsa Windshields

Les pare-brise de polycarbonate sont d'une excellente qualité optique, présentent un design particulièrement allongé et aérodynamique éliminant presque complètement la turbulence pour le passager. L'inclinaison marquée des pare-brise Tulsa favorise aussi l'élimination des gouttes d'eau qui s'accumulent à la surface.

Pour les 1500, les dimensions par rapport à un Tulsa acheté auparavant ont été modifiées. Ils sont maintenant plus large de ½ pouces de chaque côté dans la partie supérieure et plus long de 3 pouces qu'un pare-brise d'origine Honda. Pour les conducteurs de très grande taille, Tusla offre un modèle encore plus long, soit 5 pouces plus long qu'un d'origine. Ils sont disponible dans plusieurs formats et couleurs : clairs ou teintés, avec ou sans trappe de ventilation. Les trappes sont vendues séparément pour 50$.

Modèle Tulsa pour 1500

Modèle Tulsa pour 1800

Pour les 1800, Tulsa offre maintenant un modèle avec trappe de ventilation et qui s'adapte aux motos de toutes les années.

Aussi, l'entreprise offre aux propriétaires de 1800 un nouveau pare-brise ajustable. Disponible teinté ou clair, avec ou sans ouverture pour y insérer la trappe de ventilation d'origine, il permet le même type d'ajustement que les pare-brise installés à l'achat de la moto. Étant 1½ pouce plus large à la base et 3 pouces plus large en haut, ils peuvent être commandés soit de même hauteur, 2 pouces de moins, 2 pouces de plus ou 4 pouces de plus qu'un pare-brise d'origine. La largeur reste la même peu importe la hauteur. L'ouverture de

la trappe permet d'y installer directement celle d'une 2004 à 2010; pour les autres années, une trappe peut être achetée chez Tulsa pour 50$.

De base, le modèle pour les 1800 est 3 pouces plus long que le pare-brise d'origine placé dans la position la plus haute, 2½ plus large à la base et ½ pouce plus large dans le haut. Pour les conducteurs plus grands, un modèle de 5 pouces plus long que celui d'origine peut être installé. Ces modèles ne sont pas ajustables.

Aussi pour les 1800, Tulsa offre une version « sport » teintée ou claire. Sa hauteur est la même que celle d'un pare-brise d'origine lorsque positionné au plus bas mais avec ½ pouce plus large.

Tous les pare-brise sont disponibles en clair ou teintés gris.

Pour les 1500 : de 170$ à 200$
Pour les 1800 : de 145$ à 200$
www.allamericanprod.com/

VStream Windshields

Les pare-brise de polycarbonate sont d'une excellente qualité optique, résistants aux égratignures et présentent un design particulièrement intéressant pour la déviation du vent; ils sont un plus épais que les pare-brise d'origine (33%) et sont disponibles avec ou sans trappes de ventilation.

Les modèles pour le 1500 présentent des dimensions semblables aux pare-brise d'origine. Ceux du 1800 sont plus inclinés et surtout plus large de 2½ pouces et disposent d'une forme incurvée en périphérie afin d'offrir une ballade plus silencieuse et plus confortable pour le passager.

Tous leurs pare-brise sont recouverts d'un revêtement breveté, le Quantum™, procédé 10 fois plus résistant aux égratignures que le revêtement des pare-brise d'origine et sont garantis 3 ans contre le bris! De plus, National Cycle a développé un produit hydrofuge, le RainZip®. Sous la pluie, l'eau s'accumule en gouttelettes et dès que la moto atteint 20-30 km/h, ces dernières se dispersent sur le pare-brise laissant une surface totalement dégagée. Il est vendu dans une bouteille de 3 onces au prix de 23$. Le RainZip® ne peut pas être appliqué sur les autres types de pare-brise.

Revêtement breveté, le Quantum™

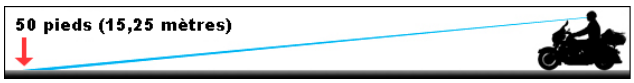
Traitement RainZip®

Pour les 1500 et 1800 : de 220$ à 230$

www.nationalcycle.com/newsvideo/index.html

Trouver la bonne hauteur du pare-brise.

Quelle devrait être la hauteur du pare-brise ? Dans les faits, aucune règle précise n'existe à ce sujet. La hauteur dépend souvent de la grandeur du conducteur ou de sa préférence à regarder au-dessus ou au travers du pare-brise. Il est suggéré de regarder légèrement au dessus du pare brise. Voici une méthode suggérée par la compagnie « National Cycle » afin de vous aider à déterminer la hauteur : il devrait être possible de voir une marque sur la route placée à 50 pieds en regardant juste au dessus du pare-brise (voir figure)



Généralement, cela signifie que le haut d'un pare-brise positionné adéquatement en hauteur se trouvera au niveau horizontal avec le bout du nez ou légèrement sous le niveau de regard au loin.

L'entretien du pare-brise.

De l'eau, de l'eau et encore de l'eau ! Voilà ce que nous croyons être la meilleure façon de laver un pare-brise. En effet, l'eau, idéalement mêlée avec un peu de savon à vaisselle, liquéfie facilement tous les débris de surface et facilite grandement leur élimination. Il faut toutefois donner le temps à l'eau de faire son travail afin de ramollir ces débris et ainsi éviter de déplacer sur la surface des masses trop solides qui pourraient provoquer des rayures. Il faut utiliser un chiffon doux, préférablement non pelucheux, idéalement une microfibre. Nous vous suggérons de laisser dans votre moto un sac de plastique contenant une microfibre pleinement mouillée afin d'éviter d'utiliser par mégarde des produits moins indiqués pour l'entretien du pare-brise. Utilisez-là en premier pour ramollir tous les débris solides sur votre pare-brise. Ne frottez pas fort! Un mouvement de haut en bas ou de gauche à droite est plus approprié qu'un mouvement circulaire; les marques en rond sont plus dérangeantes que celles qui sont rectilignes. Idéalement, rincer votre fibre à l'eau avant de la repasser sur la surface afin d'éliminer toute trace de débris solides; il ne vous reste qu'à assécher délicatement avec un chiffon doux non pelucheux.

Les pare-brise d'origine sont faits de polycarbonate. Il faut éviter d'utiliser des produits contenant de l'ammoniaque tel le Windex® ou le Pledge®. De tels produits auront pour effet de ramollir la surface du pare-brise le rendant ainsi plus fragile aux rayures. Bien que ces produits soient très efficaces sur le verre, ils ne sont pas recommandés pour les produits synthétiques. Il faut également proscrire les produits semblables au Rain-X® ou Armor-All®. Les produits à base d'alcool ou avec un haut indice de produits pétroliers sont à proscrire pour le nettoyage. L'application de tels produits rendra irréversiblement la surface d'apparence laiteuse. Un peu d'essence sur le pare-brise peut aussi créer beaucoup de dommages.

N'utilisez jamais les petites brosses des stations-services pour enlever les débris collés sur votre pare-brise; il vous en coûtera un remplacement de ce dernier à cause des nombreuses rayures que vous y aurez faites. Il faut aussi éviter les papiers de ces mêmes stations-services qui sont fabriqués à base de pulpe. Vous risquez de rapidement voir disparaître la transparence du pare-brise qui sera remplacée par un magnifique réseau de lignes circulaires particulièrement désagréables en conduite nocturne.

Nous mettrons à l'essai deux produits durant la prochaine saison. Un produit américain spécialement formulé pour les pare-brise de Lexan® (polycarbonate), le 210® est disponible chez Tulsa Entreprises. Il dispose de propriétés antistatique et antibuée et il aide à sceller les pores du plastique en y laissant une fine pellicule (voir photo).

L'autre produit, le N1401 Shield Wash™ (voir photo) a été spécialement créé par les chimistes de National Cycle pour le nettoyage de polycarbonates.

Quelques personnes propriétaires de pare-brise de Tulsa ont déjà éprouvé des problèmes reliés aux brûlures de carrosserie causés par l'effet de loupe de leurs pare-brise. Vérification faite, le phénomène n'est pas exclusif à ce modèle et plusieurs motos équipées de pare-brise d'origine ont subi la même situation. Certains fabricants vendent des enveloppes en tissu doux afin de protéger les surfaces et de prévenir ce genre de situation. Vérifiez auprès de votre fournisseur; quelques dollars de plus pourraient vous éviter des dépenses plus importantes encore.

DEPOSE DE LA ROUE ARRIERE – GL1800

Pierre Robitaille nous a récemment fait part d'une technique inusitée et inhabituelle pour retirer la roue arrière d'un 1800. Nous avons pu l'expérimenter et son efficacité ne fait aucun doute. Aucun accessoire particulier n'est nécessaire, sinon qu'une couverture afin d'y déposer la barre du protège-moteur et celle protégeant les valises latérales. Il ne suffit que de coucher la moto sur le côté puis d'abaisser le pied central et le tour est joué.

Pour mettre correctement en application cette technique, allez sur « YouTube » et recherchez la vidéo suivante :

"Changing the rear wheel on a Goldwing GL1800"

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour Claude et Claude,

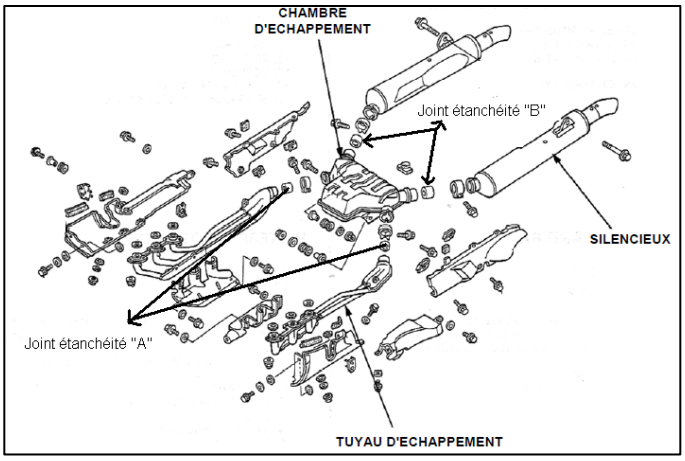
Bonjour, je viens de remiser ma GL1500 pour l'hiver, mais lors d'un démarrage de contrôle, j'ai découvert qu'il y avait une fuite de gaz d'échappement entre le collecteur d'échappement de gauche et le silencieux arrière gauche. Je suppose que la même chose peut se produire du côté droit. Ma question est donc : peut-on réparer une telle anomalie, ou faut-il remplacer tout le système d'échappement? À l'aide, svp !

Merci, Jean Crépin

Réponse de Claude et Claude

Monsieur Crépin.

Vous pouvez dormir en paix : votre système d'échappement n'est pas à remplacer ! Nous croyons que le joint d'étanchéité « B » entre le silencieux et la chambre d'échappement est à l'origine du problème. Il faudra vérifier auprès de votre concessionnaire le numéro de pièce selon l'année de votre moto. Notez qu'à chaque fois qu'un silencieux est déposé, les joints doivent être remplacés. Toutefois, avant de le faire, nous vous suggérons de procéder au serrage des boulons de colliers qui relient les deux pièces; peut-être que cela s'avèrera suffisant. Ils sont souvent difficiles à serrer étant exposés aux intempéries et probablement coincés dans la rouille. Vérifiez également les boulons des colliers avant de la chambre d'échappement qui relient les tuyaux d'échappement à cette dernière. Un joint d'étanchéité « A » est également présent de chaque côté mais il est peu probable que ce soit celui en cause.



Aussi, les silencieux sont dotés d'un trou permettant l'évacuation de l'eau crée par la condensation à l'intérieur de ces derniers. Il est donc normal que les gaz s'échappent par ces trous et qu'une fumée soit visible surtout par temps froid.

Claude et Claude